

Rok 1904.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXXXVI. — Wydana i rozesłana dnia 30. grudnia 1904.

Treść: (№ 164 i 165.) 164. Dokument koncesyjny na normalno-torową elektryczną kolej lokalną z Bludenz do Schruns. — 165. Rozporządzenie, dotyczące wymiaru należyciści uniformowanych i nieuniformowanych c. k. organów straży policyjnej z tytułu wzywania ich na świadków przed cywilne i karne sądy wojskowe lub w postępowaniu karnem z powodu przekroczeń skarbowych wreszcie z tytułu używania ich do eskorty więźniów sądowych.

164.

**Dokument koncesyjny z dnia
24. grudnia 1904,**

**na normalno-torową elektryczną kolej lokalną
z Bludenz do Schruns.**

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadającego w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami Jakóbowi Stemerowi, reprezentantowi stanu Motafon w Schruns na wspólną z Wilhelmem Mayerem w Schruns na ich prośbę koncesję na budowę i utrzymywanie w ruchu normalno-torowej, elektrycznej kolei lokalnej od stacji Bludenz, linii c. k kolej państwowych Insbruk — Bregencya, do Schruns, a to w myśl postanowień ustawy o koncesach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakież ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§ 1.

Co do kolei żelaznej, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, korzystają koncesjonariusze z dobrodziejstw, przewidzianych w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895.

§ 2.

Koncesjonariusze obowiązani są ukończyć budowę koncesjonowanej kolei najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytku publiczny i utrzymywać ją w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rekompensatę dotrzymania powyższego terminu budowy tudiż wykonania i urządzenia kolei zgodnie z warunkami koncesji — złożyć mają koncesjonariusze na żądanie rządu odpowiednią kaucję w papierach wartościowych, nadających się do lokacji sierocią pieniędzy.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania kaucja ta uznana być może za przepadłą.

§ 3.

Do wybudowania koncesjonowanej kolei nadaje się koncesjonariuszom prawo wywieszania podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takie samo prawo przyznane będzie koncesjonariuszom co do wybudowania tych kolei podjazdowych, których budowę rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebną.

§ 4.

Co do budowy koncesyjowanej kolei i co do ruchu na niej stosować się winni koncesyjary - sze do osnowy tego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, ustanowionych przez Ministerstwo kolej żelaznych, jakież do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, w szczególności do ustawy o koncesyach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, i do regulaminu ruchu kolej żelaznych z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852, wreszcie do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane. Pod względem ruchu będzie można odstąpić od warunków bezpieczeństwa i przepisów dotyczących ruchu, ustanowionych w regulaminie ruchu kolej żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych — o tyle, o ile, ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu a w szczególności ze względu na zmniejszoną chyłość, Ministerstwo kolej żelaznych uzna to za dopuszczalne; natomiast trzymać się należy w tej mierze osobnych przepisów ruchu, które wyda Ministerstwo kolej żelaznych.

§ 5.

Nadaje się koncesyjary - som prawo utworzenia — za osobnym zezwoleniem rządu i pod warunkami, które on ustanowi, — spółki akcyjnej, która wnijść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyjary - uszy.

Upoważnia się koncesyjary - uszy do wydania akcyi pierwszeństwa — mających co do oprocentowania i umorzenia pierwszeństwo przed akcyjami zakładowymi — a to do sumy, którą rząd oznaczy.

Dywidenda, przypadająca od akcyi pierwszeństwa, zanim akcje zakładowe do jej poboru prawa nabędą, nie może przekraczać stopy czterech od stałych, jednak nie wolno uiszczać dopłaty z dochodów lat późniejszych.

Cyfra rzeczywistego, jakież imiennego kapitału zakładowego podlega zatwierdzeniu rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowe i urządzenie kolej łącznie z kosztami zaopatrzenia się w park kolejowy, wreszcie kosztów na uposażenie funduszu rezerwowego, który rząd ma oznaczyć, — rzeczywiście wyłożonych i należycie wykazanych, — z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście w okresie budowy zapłaconych i straty na kursie, gdyby ją przy gromadzeniu kapitału istotnie poniesiono — żadnych wydatków dalszych jakiegobądź rodzaju liczyć nie wolno.

Gdyby po wybudowaniu kolej jeszcze jakieś nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, mogą być koszta przez to poniesione doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli rząd zezwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu, a koszta należycie będą wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w ciągu okresu koncesyjnego według planu amortyzacji, zatwierzonego przez rząd.

Statut spółki i formularze obligacji pierwszeństwa i akcyi zakładowych podlegają zatwierdzeniu rządu.

§ 6.

Transporty wojskowe uskuteczniać należy po zniżonych cenach taryfowych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze, jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych na austriackich kolejach państwowych każdocześnie obowiązują.

Postanowienia te stosują się także do obrony krajowej i pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do tyrolskich strzelców krajowych i do żandarmeryi, a to nietylko do podróży na koszt skarbu lecz także do służbowych podróży na ćwiczenia wojskowe i zebrania kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Koncesyjary - obowiązani są przystąpić do umowy zawartej przez austriackie spółki kolejowe co do zakupna i utrzymywania w pogotowiu przyborów dla transportów wojskowych oraz co do pomagania sobie nawzajem służbą i taborem przy uskutecznianiu większych transportów wojskowych, dalej do każdejocześnie obowiązujących przepisów dla kolej żelaznych na wypadek wojny, jakież do umowy dodatkowej o przewozie obłożenie chorych i rannych na rachunek skarbu wojskowego, która weszła w wykonanie z dniem 1. czerwca 1871.

Przepis, który obowiązuje każdejocześnie pod względem transportów wojskowych kolejami żelaznymi, udzieli każdejocześnie obowiązujące przepisy dla kolej żelaznych na wypadek wojny, nabywając dla koncesyjary - mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na koncesyjowanej kolej. Przepisy rzeczywistego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesyjary - obowiązującymi z chwilą, w której im się je urzędownie poda do wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesyjary - uszych tylko o tyle, o ile dopełnienie ich będzie możliwe ze względu na drugorzędny charakter tej linii oraz

ze względem na ułatwienia, udzielone skutkiem tego pod względem budowy, urządzenia i systemu ruchu.

Koncesyonarzyści obowiązani są przy obszarze posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajo- wej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

§ 7.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) stosować analogicznie należy zniżoną taryfę, przepisaną dla transportów wojskowych.

§ 8.

Trwanie koncesji, łącznie z ochroną przeciw zakładowaniu nowych kolei w myśl § 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleję żelazną, oznacza się na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego, a gaśnie ona po upływie tego czasu.

Rząd może uznać koncesję za zgasłą także przed upływem powyższego czasu, gdyby określonych w § 8. zobowiązań pod względem ukończenia budowy i otwarcia ruchu, nie dopełniono, o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11., lit. b) ustawy o koncesjach na koleję żelazną.

§ 9.

Ruch na kolei, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, utrzymywać będzie rząd na rachunek koncesyonarzy, a ci zwracać będą zarządowi kolei państwowych koszt z tego powodu rzeczywiście ponoszone. Warunki tego utrzymania ruchu zawierać będzie kontrakt ruchu, który rząd zawrze z koncesyonarzy.

§ 10.

Koncesyonarzyści obowiązani są pod warunkami i zastrzeżeniami, podanymi w artykule XII. ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895), dozwolić rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania swej kolei do przewozu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości mającymi powstać — na których rząd ruch utrzymuje — w taki sposób, że rząd będzie mógł z prawem samoinistnego ustanawiania taryf przeprowadzać lub pozwolić przeprowadzać tak całe pociągi jak

i pojedyncze wozy współużywaną koleją lub jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§ 11.

Państwo zastrzega sobie prawo wykupienia koncesjonowanej kolei po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu w każdym czasie pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny wykupna policzy się czyste roczne dochody przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą wykupna, straci się zaś z tego czyste dochody najniepomyślniejszych dwóch lat, poczem obliczy się średni dochód czasty pozostały lat pięciu.

2. Gdyby wykupno nastąpić miało po upływie czasowego, w § 8. ustanowionego uwolnienia od podatków, uważać się będzie przy obliczaniu czystych dochodów rocznych podatki i dodatki do podatków, ciążące na wykupionem przedsiębiorstwie kolejowem, oraz wszelkie inne opłaty publiczne za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek placenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie obliczyć należy także co do lat wolnych od podatku podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej pierwszego roku podlegającego podatkowi i potrącić z przychodów.

Ze względu jednak na to, że stosownie do § 131., lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy, doliczyć należy do przeciętnych czystych dochodów, w taki sposób obliczonych, dodatek, wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

3. Czysty dochód roczny, obliczony w myśl powyższego postanowienia, płacić należy koncesyonarzyom jako wynagrodzenie za wykupioną kolej aż do upływu okresu koncesyjnego w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

4. Gdyby jednak kolej miała być wykupiona przed upływem siódmego roku ruchu, lub gdyby średni dochód czasty, w myśl powyższych postanowień obliczony, bez uwzględnienia dodatku, w ustępie 2. przewidzianego, nie dawał przynajmniej takiej sumy rocznej, któraby się równała racie ryczałtowej, potrzebnej na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego przez rząd zatwierdzonego i na umorzenie go w ciągu okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo

ma zapłacić za kolej wykupioną, będzie polegało na tem, że państwo wymienione wyżej kwoty ryczałtowe płacić będzie w ratach półrocznych z dniu 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać koncesyjuszom podatek rentowy, przypadający od tej renty wykupna.

5. Państwo zastrzega sobie nadto, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent, w myśl postanowień powyższych punktów koncesyjuszom należnych, zapłacić kapitał, równający się zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok wartości kapitałowej tych rent, po strąceniu, jak się samo przez sie rozumie, dodatku, gdyby w myśl postanowień ustępu 2. zawierał się w tych rentach.

Gdyby państwo postanowiło w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego, podług własnego wyboru, gotówki lub obligacji dłużu państwa. Obligacje dłużu państwa liczne będą w takim razie po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje dłużu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

6. Przez wykupienie kolei i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia, pod ll. 1. do 5. przepisanego, bez dalszej zapłaty, wolna od ciężarów, względnie obciążona tylko zalegającą jeszcze resztą pożyczek, za zezwoleniem rządem zaciągniętych, własność i używanie koncesyjowanej kolei ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i zapasy kasowe, ewentualnie także kolejne podjazdowe, własnością koncesyjuszy będące i ich przedsiębiorstwa poboczne, jakież rezerwowe kapitały ruchu i rezerwy utworzone z kapitału zakładowego, o ileby te ostatnie z zezwoleniem rządem nie były już stosownie do swego przeznaczenia użyt.

7. Uchwała rządu, tycząca się wykonania państwowego prawa wykupna, które nastąpić może tylko z początkiem roku kalendarzowego, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu w formie deklaracji najpóźniej do 31. października bezpośrednio poprzedzającego roku.

Deklaracja ta określać będzie następujące szczegóły:

a) termin, od którego wykupienie następuje;

b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem wykupna i inne przedmioty majątkowe, które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego bądź jako zaspokojenie pre-

tensi pańskiego lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają na państwo;

c) kwotę ceny wykupna (l. 1 do 5), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, ewentualnie z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania, tymczasowo obliczoną, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

8. Państwo zastrzega sobie prawo ustanowienia — jednocześnie z doręczeniem deklaracji, tyczącej się wykupna — osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie został na szkodę państwa zmieniony.

Od chwili deklaracji co do wykupienia wymaga wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości, w niej wymienionych, pozwolenia tego komisarza.

To samo odnosi się do przyjmowania wszelkich nowych zobowiązań, które albo przekraczają zakres zwyczajnego toku interesów albo powodują trwałe obciążenie.

9. Koncesyjusze obowiązani są mieć o to staranie, aby państwo mogło w dniu, na wykupieniu wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie w deklaracji wykupna wymienione przedmioty majątku.

Gdyby koncesyjusze nie uczynili zadość temu zobowiązaniu, będzie państwo miało prawo nawet bez ich zezwolenia i bez sądowej interwencji objąć w fizyczne posiadanie oznaczone w deklaracji przedmioty majątku.

Począwszy od chwili wykupienia, odbywać się będzie ruch na wykupionej kolei na rachunek państwa; przeto od tej chwili przypadają wszelkie dochody ruchu na korzyść państwa, na koszt jego zaś wszelkie wydatki ruchu.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku po chwilę wykupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowidać ma samo za wszelkie należności obrachunkowe i za wszelkie inne długi, pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili wyższej.

10. Rząd zastrzega sobie prawo załatwiania, na podstawie deklaracji wykupna (l. 7), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych, wskutek wykupienia na państwo przechodzących.

Koncesyjusze obowiązani są oddać rządowi na jego żądanie do dyspozycji wszelkie dokumenty prawne, jakichby do tego celu od nich potrzebował.

§ 12.

Gdy koncesja zgaśnie i od dnia jej zgaśnięcia przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie koncesjonowanej kolei i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, kolejy podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, gdyby je koncesjonariusze posiadali, jakież rezerwowe kapitały ruchu i rezerwy utworzone z kapitału zakładowego, w rozmiarze określonym w § 11., ustępie 6.

Tak wtedy, gdy koncesja zgaśnie, jak i w razie wykupienia kolej (§ 11), zatrzymują koncesjonariusze na własność fundusz rezerwowy, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa, i ewentualne aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub natabyte, do których zbudowania lub nabycia rząd koncesjonariuszy z tym wyraźnym dodatkiem upoważnił, że nie mają one stanowić przynależności kolej.

§ 13.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolej i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach odpowiednio celowi i sumiennie wykonane, tudzież zarządzić, aby wadom w tym względzie zapobieżono i snadnie je usunięto.

Rząd ma także prawo wglądać w zarząd kolej przez wydelegowanego przez siebie funkcyonariusza a w szczególności nadzorować we wszelki sposób, jaki za stosowny uzna, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami i wydelegować w tym celu nadzorcze organy na koszt koncesjonariuszy.

W razie utworzenia spółki akcyjnej, ma komisarz przez rząd ustanowiony także prawo bywać na posiedzeniach rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, sprawująccej zarząd spółki, jakież na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne i zawieszać wszelkie takie uchwały lub zarządzenia, któreby się ustawom, koncesji lub statutowi spółki sprzeciwiały, względnie dla publicznego dobra były szkodliwe; w przypadku jednak takim winien komisarz przedstawić sprawę natychmiast Ministerstwu kolej żelaznych do decyzji, która zapaść ma bezzwłocznie z mocą spółkę wiążącą.

§ 14.

Rząd zastrzega sobie ponadto prawo tej treści, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia

dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniechania jednego z obowiązków, przepisanych dokumentem koncesyjnym, warunkami koncesji lub ustawami, będzie temu zapobiegać środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesję za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, na który nadaną została.

Wittek wlr.

165.

Rozporządzenie Ministerstw sprawiedliwości, spraw wewnętrznych i skarbu z dnia 24. grudnia 1904,

dotyczące wymiaru należności uniformowanych i nieuniformowanych c. k. organów straży policyjnej z tytułu wzywania ich na świadczeń przed cywilne i karne sądy wojskowe lub w postępowaniu karnem z powodu przekroczeń skarbowych wreszcie z tytułu używania ich do eskorty więźniów sądowych.

Funkcyonariusze c. k. straży bezpieczeństwa, c. k. cywilnej straży policyjnej lub c. k. zakładu agentów policyjnych, stawający w roli świadczeń przed cywilnym lub wojskowym sądem karnym lub w postępowaniu karnem z powodu przekroczeń skarbowych lub używani w razach wyjątkowych przez sądy do eskorty więźniów, otrzymują następujące należności:

a) Tytułem kosztów podróży: Jeżeli siedziba sądu, do którego organ bezpieczeństwa ma się udać, oddalona jest od miejsca jego stacjonowania o więcej aniżeli $7\cdot5\ km$ — otrzymują oni taryfową należność kolejową względnie okretną, a w braku połączenia kolejowego lub okretnego kwotę $20\ h$ za każdy kilometr drogi tam i z powrotem;

b) tytułem kosztów wyżywienia („strawne“):

1. Jeżeli organ bezpieczeństwa — czyto ze względu na odległość miejsca, do którego miał się udać, czy też z powodu dłuższego trwania rozprawy — nie mógł tego samego dnia powrócić do swego miejsca stacjonowania, otrzymuje inspektor kwotę $4\ K$, strażnik (agent) zaś kwotę $3\ K$;

2. jeżeli organ bezpieczeństwa nie jest wprawdzie zmuszony nocować poza swym miejscem stacjonowania, ale musiał przebywać poza niem co najmniej przez ósm godzin,

otrzymuje inspektor kwotę 1 *K* 50 *h* a strażnik (ajent) kwotę 1 *K*;

3. za dnie, przypadające po przenocowaniu, odpada wszelki zwrot kosztów wyżywienia („strawnego”), jeżeli powrót do miejsca stacjonowania do 12. godziny w południe był możliwy. Jeżeli podróź z powrotem wymaga dłuższej nieobecności w miejscu stacjonowania, przyznać się ma należytość według punktu 2, a tylko w razie potrzeby ponownego przenocowania według punktu 1.

Należytości za dostawianie osób, podejrzanych o czyn karygodny, do najbliższego sądu właściwego — które należy do zakresu ogólnych obowiązków służbowych organów bezpieczeństwa — nie mają, jak i dotąd, ciążyć na zarządzie sprawiedliwości.

Równocześnie traci moc obowiązującą rozporządzenie ministerialne z dnia 6. grudnia 1871, Dz. u. p. Nr. 141.

Koerber wlr.

Kosel wlr.